

Versão não confidencial

## MEMORANDO

**ASSUNTO: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2021 DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A.**

### 1. INTRODUÇÃO

A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos referidos Estatutos, designadamente, (i) zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e (ii) monitorizar e acompanhar as atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.

É objetivo da AMT criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecosystema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutra contexto, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.

A necessidade de “*assegurar o funcionamento eficiente dos mercados*” e “*a concorrência (...) entre os agentes mercantis*”, em linha com o previsto nas alíneas f) do artigo 81.º e a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como a defesa pela aplicação do

princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta visa compensar, constituem, igualmente, vetores que norteiam a atuação da AMT.

Assim, e sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de revisão do atual enquadramento legislativo e regulamentar aplicável ao setor marítimo-portuário, a AMT, ciente da imprescindibilidade de estabelecer um procedimento claro, objetivo e sistematizado no que concerne ao envio da informação relevante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, com vista a melhor servir o interesse público, publicou a Deliberação n.º 1025/2018, em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro, que aprova as *“Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”*, as quais visam alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

Nesta sequência, abrigo das suas competências, e de acordo com as mencionadas linhas de orientação, as administrações portuárias (AP) elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2021.

Estas propostas tiveram em linha de conta, por um lado, a atual conjuntura económica fortemente condicionada pela incerteza provocada pelas consequências da pandemia do vírus SARS-Cov-2 (covid-19), que conferiu às projeções um elevado e acrescido grau de incerteza e, por outro lado, os objetivos estratégicos de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa definidos na Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que aprovou a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026.

Esta estratégia, enquanto *“programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais”*, implica adequar infraestruturas e equipamentos e melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias, sendo que a assunção de compromissos no âmbito da execução de medidas e ou projetos previstos depende de fundos disponíveis por parte das entidades públicas e privadas competentes e da comparticipação da União Europeia.

A digitalização e a aplicação do 5G, bem como a descarbonização serão ainda perspetivas a considerar, bem como o reforço da questão das acessibilidades e da interoperabilidade.

A este propósito importa referir que se encontra em consulta pública a *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030*, a qual, no âmbito dos principais objetivos estratégicos da década por si reconhecidos: (i) *fomentar o emprego e a economia azul circular e sustentável* (OE2) e (ii) *incentivar a reindustrialização e capacidade produtiva e digitalizar o oceano* (OE9), integra os portos e as infraestruturas portuárias nas áreas de intervenção prioritárias para os concretizar (cfr. AI9 - Portos, Transportes Marítimos e Logística).

De acordo com o definido no âmbito desta área de intervenção prioritária (AI9),

*“Portugal detém na sua herança marítima e na sua centralidade atlântica um posicionamento geoestratégico que lhe permite continuar a apostar na sua maritimidade e na sua potencialidade enquanto hub atlântico nas cadeias logísticas globais de base marítima.*

*Assim, o reforço desta posição no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais deve assumir um papel central de atuação, designadamente na aposta da componente do tráfego de carga contentorizada, fazendo do país uma plataforma giratória de cargas entre os continentes europeu, americano e africano, na componente do turismo marítimo sustentável, e na componente de serviços e abastecimento de energias limpas.*

*Para este efeito, a gestão e a promoção da marca “Portos de Portugal” deve ser uma prioridade no campo internacional, tirando partido dos portos como elementos agregadores para fazer crescer Portugal como plataforma de movimentação de mercadorias no Atlântico, através da captação de linhas de transporte marítimo e da fixação de empresas no seu território, e em articulação com o Plano de Ação para o Atlântico 2.0 da Comissão Europeia. Neste contexto, o ordenamento portuário na relação com as cidades e na intermodalidade com o território, e na ligação com as redes de transporte internacional, agregado ao conjunto de novos projetos de expansão portuária deve permitir ambicionar novas dimensões de crescimento e de desenvolvimento económico do país, mantendo e gerando mais emprego e riqueza, sempre no estreito respeito dos objetivos de sustentabilidade ambiental e salvaguarda do património cultural. (...)*

*Por outro lado, a operação portuária deverá cada vez mais acompanhar os melhores indicadores de produtividade, dentro de um quadro de estabilidade laboral e de sustentabilidade económica para todas as partes envolvidas. Deverá ser dada prioridade à gestão moderna de portos, (...) com a prática de tarifários competitivos, catalisadores na atração de serviços e empresas.*

*Em toda a cadeia logística (...) a contínua aposta no estado-da-arte da automação, digitalização e simplificação de procedimentos é fundamental, a par de uma contínua adaptação na proteção do ambiente e na transição energética. Por esta razão, o Mar ocupa*

*um lugar de destaque nos projetos do SIMPLEX, em matéria de simplificação, digitalização, mas também de dados abertos.*

*Os portos deverão repensar de forma inovadora a sua capacidade de armazenamento e processamento e encontrar novas maneiras de atender à procura. Complementarmente, os portos e as suas acessibilidades marítimas e terrestres devem ser seguros e fluidos, através da implementação de planos de desenvolvimento e de manutenção das condições adequadas de operacionalidade”.*

Por último, será ainda de atender à Estratégia da Comissão Europeia “*Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios*”<sup>1</sup>, que defende que é necessário promover a modernização, a eficiência e a qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias, tendo em vista, designadamente, a diminuição dos custos da atividade portuária.

A promoção da eficiência dos portos passa pela existência de “*procedimentos, abertos e transparentes, de seleção dos prestadores de serviços portuários, bem como [de] regras para prevenir a fixação de preços abusivos pelos operadores com direitos exclusivos. Criando um contexto de concorrência aberta nos serviços portuários e introduzindo uma pressão concorrencial maior nos portos em que ela ainda não se exerce, incentivar-se-ão os operadores a prestarem serviços de maior qualidade e fiabilidade*”, o que também é alcançado através de procedimentos administrativos simplificados e desmaterializados.

Também é defendida “*a criação de comités consultivos dos utentes dos portos, (...) [de forma a centrar] a comunidade portuária (...) no serviço ao cliente e (...) [na prestação de] serviços de maior qualidade aos navios que escalam os portos e aos utentes do interior*”.

A Comissão defende igualmente uma “*maior autonomia às autoridades portuárias, em particular na fixação das taxas e na afetação dos recursos (...) [de forma a assegurar] a eficiência das operações portuárias*”, devendo ser “*contrabalançada pela supervisão, a cargo de uma autoridade independente que zelará pela lealdade da concorrência e pela coordenação da atividade portuária aos níveis nacional e europeu*”, promovendo igualmente a transparência dos financiamentos públicos.

Na verdade, estas orientações corporizam-se, na sua maioria, no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017 (Regulamento), que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, ainda não acomodado na sua totalidade no ordenamento jurídico português.

---

<sup>1</sup> [https://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-448\\_pt.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_pt.htm).

Desde 24 de março de 2019 que o mesmo é aplicável diretamente na ordem jurídica interna, embora não se aplicando aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada. No entanto, os contratos de serviços portuários celebrados antes desta última data que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, devem ser alterados até ao dia 1 de julho de 2025, a fim de dar cumprimento ao disposto no referido regulamento.

Não obstante, as regras gerais são aplicáveis na sua quase totalidade, podendo ser implementadas independentemente de, como atrás referido, se proceder à ponderação sobre a necessidade de revisão do atual enquadramento legal aplicável ao setor marítimo-portuário, designadamente a atualização do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

Como já tivemos a oportunidade de referir, no que se refere a taxas portuárias, o Regulamento estabelece que estas devem ser fixadas de acordo com a estratégia comercial e com os planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, mas também devem ser transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado, e devem contribuir para a manutenção e para o desenvolvimento da infraestrutura e das instalações portuárias, bem como para a prestação dos serviços necessários para efetuar ou facilitar as operações de transporte, devendo ser evitada uma tarifação excessiva dos serviços portuários, nos casos em que a situação do mercado dos serviços portuários não permita uma concorrência efetiva.

Em suma, as orientações europeias e nacionais para o setor portuário influenciam, de forma relevante, a política tarifária de cada porto, devendo ser tidas em devida conta na aprovação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas em cada ano.

Nesse sentido, deve procurar-se o equilíbrio, nem sempre fácil face à diversidade de circunstancialismos locais, entre as necessidades de investimento e modernização da infraestrutura e serviços e os imperativos de transparência e de equivalência e proporcionalidade entre as taxas por serviços prestados e os custos tidos com esses serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

## **2. ENQUADRAMENTO GERAL**

Neste ponto procede-se a uma breve consideração sobre o contexto macroeconómico, nacional e internacional, bem como sobre a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde desenvolvem atividade as administrações portuárias cujas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para 2021 vão ser objeto de análise,

sublinhando o elevado grau de incerteza induzido pela crise pandémica que atualmente se vive e cujo impacto, a curto e médio prazos, é desconhecido e difícil de estimar.

## **2.1. Caracterização da conjuntura macroeconómica**

---

A conjuntura macroeconómica que pode ser gizada no mês em curso encerra necessariamente grande imprevisibilidade face às incertezas na evolução da pandemia do vírus SARS-CoV-2 (covid-19), reforçada pela segunda vaga que já se começou a fazer sentir, e, mesmo que não se adotem medidas de combate idênticas às verificadas no final do primeiro trimestre de 2020, nomeadamente o confinamento obrigatório e a suspensão de algumas atividades económicas, as medidas que venham a ser adotadas podem vir a implicar um significativo atraso na recuperação da economia, que se traduzirá necessariamente na redução dos rendimentos das empresas, reduzindo a sua viabilidade económica, e do emprego.

Neste contexto de seguro abrandamento significativo da atividade económica, o Banco de Portugal (BdP), no seu Boletim Económico divulgado em junho último, avança com uma projeção de quebra do produto interno bruto (PIB) de -9,5% para o corrente ano seguida de uma recuperação de +5,2% em 2021, no pressuposto, nomeadamente, de uma retração no ano em curso de -8,9% do consumo privado, de -25,3% nas exportações, de -22,4% nas importações e de -11,1% na formação bruta de capital fixo, com recuperações parciais respetivas em 2021 de +7,7%, de +11,5%, de +13,5% e de +5%, claramente insuficientes para se obter a retoma da atividade e do PIB a níveis de 2019. Acresce referir que no relatório de outubro, o BdP faz uma revisão em alta para o ano de 2020, prevendo uma contração do PIB de -8,1%, nomeadamente por efeito de uma redução do consumo privado de -6,2%, de -19,5% nas exportações, -12,4% nas importações e de -4,7% na formação bruta de capital fixo.

O facto de a economia de Portugal estar muito aberta ao exterior, implica que o comportamento da zona euro e da economia mundial influencia de forma muito significativa o desempenho da economia nacional atrás referido, sendo de sublinhar que as previsões do BdP apontam no sentido de a procura externa sofrer uma diminuição de -15,1% e de o PIB mundial apresentar uma quebra de -4,5% no ano corrente, seguido de uma recuperação de +9,4% e de +6%, respetivamente, em 2021.

Representando um fator de referência importante para as administrações portuárias, que o utilizam para formular as suas propostas de atualização tarifária, o índice harmonizado de preços no consumidor, previsto pelo BdP no relatório em apreço, aponta para +0,1% no ano corrente, evoluindo para +0,8% em 2021 e +1,1% em 2022.

Tratando-se mais de previsões do que de estimativas, é natural a existência de algum subjetivismo na projeção dos indicadores macroeconómicos. Para comparação com os adiantados pelo BdP, adianta-se que as previsões da Comissão Europeia apontam para uma contração do PIB de -9,8% em 2020, seguida de uma recuperação de +6% em 2021 (na atualização de julho), enquanto as previsões otimistas da OCDE, em junho, apontam para -9,4% e uma recuperação no ano seguinte de +6,3%.

Nas suas previsões da primavera, a Comissão Europeia prevê para 2020 um recuo do consumo privado de -5,8%, das exportações de bens e serviços de -14,1%, importações de -10,3% e formação bruta de capital fixo de -8,6% (sendo de -26,9% no que toca a equipamento), com retomas respetivas para 2021 de +5,3%, +13,2%, +10,3% e de +8,9% (+26,2%).

No atual contexto de incerteza, as projeções macroeconómicas serão certamente atualizadas em função da evolução económica e da situação da crise pandémica, sendo certo que as previsões de retração para o corrente ano se manterão em níveis elevados, e a retoma em 2021 não será de molde a recuperar os níveis observados em 2019 ou imediatamente anteriores ao início da pandemia.

## **2.2. Do sistema portuário do Continente**

---

### **Atividade portuária**

No contexto de crise pandémica de covid-19, onde se verifica um significativo abrandamento generalizado das economias mundiais, naturalmente a atividade portuária reflete também uma retração, manifestada de forma geral em todas as tipologias de carga e em todos os portos, embora com diferentes níveis de intensidade.

Não pode, igualmente, deixar de se referir o impacto no ecossistema portuário do Continente, em geral, e no porto de Sines, em particular, decorrente da quase completa cessação da atividade das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, alimentadas a carvão, que determinou o fim das importações deste combustível fóssil, cujo volume representava cerca de 5% da carga total movimentada e cerca de 10% da carga movimentada no próprio porto de Sines, sendo, no entanto, de referir que tal situação ocorreu em virtude da forte penalização económica destas centrais, devido às elevadas emissões de CO<sub>2</sub>, associadas, naturalmente, ao facto de terem deixado de ser indispensáveis para o fornecimento de eletricidade ao país.

Salientando-se o facto de o volume de carga movimentada nos portos do Continente vir a manifestar diminuições anuais consecutivas desde 2018 (ano em que recuou -3,4% face a 2017 e a que seguiu uma quebra de -6,1% em 2019 face a 2018), o ano em curso traz

perspetivas de nova redução, provocada pela crise pandémica que se atravessa, e para a qual não se antevê o fim. Não obstante esta incerteza, é admissível, tendo presentes as previsões macroeconómicas referidas no ponto anterior, que o ano de 2021 permita o início de uma retoma da economia, nacional, comunitária e mundial, que induzirá, naturalmente, uma recuperação da atividade portuária, quer no tocante à movimentação de carga e contentores, quer em relação ao movimento de navios<sup>2</sup>.

No concernente ao volume de carga movimentada, a informação estatística relativa à atividade portuária desenvolvida até ao mês de julho, extrapolada linearmente para todo o ano de 2020, indicia uma nova diminuição do respetivo volume, que pode traduzir-se globalmente em -8,8%, correspondente a -7,7 milhões de toneladas, sendo admissível uma recuperação parcial em 2021 traduzida por um acréscimo de +6,4%, correspondente a +5,1 milhões de toneladas, ficando, no entanto, ainda aquém do volume registado em 2019 em cerca de -2,9%.

#### EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - CARGA MOVIMENTADA

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Carga Embarcada	mTon	39 681	39 071	37 229	34 675	33 004	34 118
	Δ%	+4.2%	-1.5%	-4.7%	-6.9%	-4.8%	+3.4%
Carga Desembarcada	mTon	54 196	56 849	55 452	52 398	46 405	50 400
	Δ%	+5.8%	+4.9%	-2.5%	-5.5%	-11.4%	+8.6%
Total de Carga Movimentada	mTon	93 878	95 920	92 680	87 073	79 409	84 518
	Δ%	+5.1%	+2.2%	-3.4%	-6.1%	-8.8%	+6.4%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

A situação perspetivada no tráfego de contentores e no movimento de navios é idêntica à referida para a movimentação de carga, sendo que a extrapolação do volume de contentores movimentados no período de janeiro a julho aponta para um total de 2,7 milhões de TEU para o corrente ano, que traduz uma quebra de -2,7%, correspondente a -74,2 mil TEU, admitindo-se uma recuperação de +1,9%, correspondente a +49,5 mil TEU, não atingindo ainda o nível de 2019.

<sup>2</sup> Nesta cenarização da evolução da atividade portuária estimada para 2020 foi seguida uma metodologia traduzida numa extrapolação linear para o final do ano dos dados acumulados a julho. No que respeita à previsão para 2021, e atendendo às expectativas de uma recuperação parcial da atividade no sentido da aproximação aos valores de 2019, assumidos de forma genérica por várias entidades, foi considerada uma evolução no sentido desses valores, com uma ponderação entre 2019 e 2020 na razão de dois para um. Particularmente no que respeita à previsão para 2021, foram tidas em atenção particularidades relevantes do comportamento de algumas tipologias de carga em alguns portos.

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
TEU (10 <sup>3</sup> )		2 744.2	2 975.0	2 991.2	2 727.8	2 653.5	2 703.0
	Δ%	+6.4%	+8.4%	+0.5%	-8.8%	-2.7%	+1.9%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

Idêntica situação é expetável no movimento de navios, que constitui igualmente um importante vetor no volume de receitas das administrações portuárias, que, seguindo a mesma metodologia, aponta no sentido de se verificar no corrente ano de 2020 um número de escalas inferior em -11,7% e um volume de arqueação bruta inferior em -17% aos valores registados em 2019, sendo admissível que em 2021 se verifique uma retoma respetiva de +8,9% e de +13,6%, sem atingir os valores de 2019.

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Nº DE ESCALAS		10 814	10 924	10 520	10 643	9 393	10 226
	Δ%	-0.5%	+1.0%	-3.7%	+1.2%	-11.7%	+8.9%
GT (10 <sup>3</sup> )		200 425	207 256	204 985	204 130	169 446	192 569
	Δ%	+4.7%	+3.4%	-1.1%	-0.4%	-17.0%	+13.6%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

Este comportamento global não é, naturalmente, idêntico em todos os portos, sendo o que interessa à administração portuária em apreço objeto de análise individual no capítulo respetivo.

### Situação económica global das administrações portuárias

O abrandamento expetável da atividade portuária em 2020 tem naturalmente efeitos negativos na estrutura económica das administrações portuárias que, na generalidade dos casos, se traduzem por diminuições de rendimentos, acompanhados por acréscimos de gastos, quer de fornecimentos e serviços externos, quer com pessoal.

Para o conjunto das administrações portuárias, constata-se que a estimativa de rendimentos sofre uma redução global de -4,6% na transição de 2019 para 2020, sendo, no entanto, de referir que as previsões para 2021 da maioria daquelas administrações apontam no sentido de um crescimento que recupera e ultrapassa o volume apurado em 2019.

Em resumo a estrutura económica do conjunto das administrações portuárias apresenta a seguinte evolução, sendo de realçar a redução, entre 2019 e 2020, dos resultados líquidos e

da taxa de rentabilidade dos rendimentos, seguida de uma parcial recuperação em 2021, resultante das evoluções dos rendimentos e dos gastos, em geral.

Rubricas	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	161 656,3	161 078,0	153 048,7	174 297,9	-0,4%	-5,0%	+13,9%
2. Outros Rendimentos	70 412,4	66 976,6	64 431,2	70 481,5	-4,9%	-3,8%	+9,4%
3. Gastos Operacionais	(92 399,7)	(96 455,5)	(103 190,5)	(108 140,4)	+4,4%	+7,0%	+4,8%
4. Outros Gastos	(19 009,1)	(11 579,7)	(11 112,0)	(10 287,3)	-39,1%	-4,0%	-7,4%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(3 146,5)	(4 393,4)	(6 758,6)	(2 926,8)	+39,6%	+53,8%	-56,7%
<b>6. EBITDA</b>	<b>117 513,3</b>	<b>115 626,1</b>	<b>96 418,8</b>	<b>123 424,9</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-16,6%</b>	<b>+28,0%</b>
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(76 181,1)	(74 793,3)	(75 327,0)	(80 793,3)	-1,8%	+0,7%	+7,3%
8. Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis	27 343,0	8 502,3	1 569,1	(5 613,0)	-68,9%	-81,5%	-457,7%
<b>9. EBIT</b>	<b>68 675,2</b>	<b>49 335,1</b>	<b>22 660,9</b>	<b>37 018,6</b>	<b>-28,2%</b>	<b>-54,1%</b>	<b>+63,4%</b>
10. Juros e Impostos	(14 721,3)	(13 406,5)	(6 827,9)	(9 069,1)	-8,9%	-49,1%	+32,8%
<b>11. Resultado líquido do período</b>	<b>53 953,9</b>	<b>35 928,6</b>	<b>15 832,9</b>	<b>27 949,5</b>	<b>-33,4%</b>	<b>-55,9%</b>	<b>+76,5%</b>
<b>Rentabilidade do Volume de Negócios [ 11 / (1+2) ]</b>	<b>+23,2%</b>	<b>+15,8%</b>	<b>+7,3%</b>	<b>+11,4%</b>	-	-	-

## Orientações e Estratégias

Nos termos do Despacho n.º 395/2020 – SET, de 27 de julho, e atendendo à atipicidade do ano em curso, “*fruto da situação conjuntural determinada pela pandemia provocada pelo vírus SARS-CoV-2*”, as empresas do setor empresarial do Estado deverão perspetivar a respetiva atividade e elaborar os seus planos anuais e plurianuais tendo como base de comparação o ano de 2019 e não o ano de 2020.

Assim, nos termos do referido despacho do Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro, os “*cenários de evolução da situação financeira das empresas deverão, no respeito pelas orientações setoriais, prever, no plano anual (2021) como no plano plurianual (triénio)*”:

- i) *Um crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados) em linha com as necessidades das populações, promotor da competitividade das empresas e que melhore a eficiência da afetação dos recursos públicos. O planeamento das atividades deve privilegiar um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável ao longo do triénio. Neste sentido, são necessariamente objeto de rigorosa fundamentação as previsões de volume de negócios cujo crescimento for superior, em termos percentuais, à soma da taxa de crescimento real do consumo privado ou do PIB (consoante for mais indicado) referente ao ano de 2019 no Plano de Atividades e Orçamento (“PAO”) anual (para 2021) ou ao ano anterior nos restantes anos, com a inflação esperada acrescida de 1 ponto percentual;*
- ii) *Os gastos operacionais deverão evoluir a taxa percentual (em 2021 face a 2019, sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio) inferior à do volume de negócios;*

*iii) O aumento da despesa de pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo, não deverá ser percentualmente superior ao do volume de negócios, independentemente do disposto em instrumentos de regulação coletiva do trabalho ou regulamentos internos, exceto se houver redução no mesmo montante dos fornecimentos e serviços externos;*

*iv) Os aumentos da despesa em FSE não deverão ser percentualmente superiores à taxa de crescimento do volume de negócios;*

*v) O resultado operacional (medido pelo EBIT), líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor deve melhorar em 2021 face a 2019 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio;*

*vi) O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais.”*

Para além das orientações emitidas pelo acionista, as administrações portuárias estão ainda obrigadas ao cumprimento da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 175/2017, de 24 de novembro, cujos termos determinam os seguintes três objetivos estratégicos:

- a) Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*;
- b) Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias;
- c) Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

### **3. ENQUADRAMENTO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APDL**

No presente enquadramento da proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentado pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

Para a estimativa da atividade portuária para 2020 considerou-se a extrapolação linear dos dados apurados até julho, o que na generalidade das situações determina uma diminuição

face a 2019, admitindo-se que a evolução para 2021 se processará no sentido de uma recuperação parcial e na aproximação aos valores observados em 2019.

### Atividade portuária

A jurisdição da APDL inclui os portos de Viana do Castelo, Douro e Leixões, bem como a Via Navegável do Douro, se bem que esta última se exclui do presente processo, dada a sua natureza e tarifário específicos.

Importa, no entanto, salientar que embora o regulamento de tarifas em apreço seja constituído por um único documento para os portos de Viana do Castelo e Leixões, as respetivas tipologias em termos de gestão da infraestrutura, caracterizadas pelos modelos respetivos de *'tool port'* e *'landlord port'*, conferem importâncias distintas aos diversos capítulos daquele regulamento, pois no tocante à movimentação de carga, por exemplo, a grande maioria é processada em Leixões nos terminais concessionados, enquanto em Viana do Castelo é efetuada por empresas licenciadas que prestam esse serviço à APDL.

Importa ainda sublinhar a diferença de dimensão entre os dois portos, que, em termos de volume de carga movimentada, se traduz no facto de Viana do Castelo representar apenas 2,1% do total.

A manter-se o comportamento dos diversos mercados de carga, apurado nos primeiros sete meses do ano, e considerando que alguns contrariam a tendência de abrandamento na atividade económica decorrente do contexto de pandemia de covid-19, o volume de carga movimentada em 2020 aponta para uma diminuição de -10,4% face a 2019, a que se segue, em 2021, uma recuperação que poderá ascender globalmente a +11,4%, sendo que Viana do Castelo excede em +13,4% o volume registado em 2019 e Leixões fica aquém em -0,4%.

CARGA MOVIMENTADA (10 <sup>3</sup> ton)	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)	
Viana do Castelo	391.3	411.2	326.3	380.2	379.6	431.1	
Douro e Leixões	18 314.8	19 511.0	19 209.3	19 556.0	17 480.2	19 471.6	
Total	18 706.1	19 922.2	19 535.6	19 936.2	17 859.8	19 902.6	
Δ%		-2.7%	+6.5%	-1.9%	+2.1%	-10.4%	+11.4%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

No tocante ao tráfego de Contentores e atendendo ao comportamento verificado nos primeiros sete meses do ano, admite-se para Leixões (já que em Viana do Castelo este tráfego não tem significado) um crescimento em 2020 de +2,4% e em 2021, se se mantiver a tendência decréscimo (embora inferior à de 2020, por uma questão de prudência), de +1,2%.

MOVIMENTO DE CONTENTORES (10 <sup>3</sup> TEU)	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Douro e Leixões	658.4	633.3	670.1	685.8	702.0	710.3
Δ%	+5.5%	-3.8%	+5.8%	+2.3%	+2.4%	+1.2%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

Já no que respeita ao movimento de navios, as perspetivas subjacentes ao comportamento dos portos de Viana do Castelo, Douro e Leixões, estimado para o corrente ano, aponta no sentido de se verificar uma redução no número de escalas de -5,4% em 2020, seguindo-se uma retoma de +3,8% em 2021, ficando ainda a -1,8% do número registado em 2019. Na vertente do volume de arqueação bruta associada aos navios que escalam os portos, estes indicadores são ainda mais expressivos, sendo de -18,9% a quebra estimada para 2020 e de +15,5% a retoma prevista para 2021, atingindo-se um volume inferior em -6,3% ao de 2019.

MOVIMENTO DE NAVIOS	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Nº DE ESCALAS	2 929	2 913	2 754	2 800	2 649	2 750
Δ%	-0.1%	-0.5%	-5.5%	+1.7%	-5.4%	+3.8%
GT (10 <sup>3</sup> )	33 668.7	34 393.6	35 070.0	36 257.5	29 422.4	33 979.1
Δ%	-6.8%	+2.2%	+2.0%	+3.4%	-18.9%	+15.5%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

Em conclusão, podemos considerar que o cenário previsto para 2021 para o desenvolvimento da atividade dos portos de Viana do Castelo, Douro e Leixões é globalmente desfavorável, admitindo que as perspetivas positivas no tráfego de Contentores não serão suficientes para inverter o cenário desfavorável que se prevê no que respeita à movimentação de carga e de navios.

### Da situação económica

A estrutura económica da APDL que enquadra a proposta de revisão do regulamento tarifas para 2021 apresenta um razoável grau de solidez, não obstante a quebra esperada para o

Rubricas	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	55 868,4	56 486,9	53 924,9	62 981,8	+1,1%	-4,5%	+16,8%
2. Outros Rendimentos	12 355,5	13 288,0	11 799,5	11 561,1	+7,5%	-11,2%	-2,0%
3. Gastos Operacionais	(28 264,0)	(30 205,3)	(33 415,6)	(35 499,8)	+6,9%	+10,6%	+6,2%
4. Outros Gastos	(3 140,7)	(2 940,3)	(2 738,5)	(3 158,1)	-6,4%	-6,9%	+15,3%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(963,1)	(3 651,0)	(5 221,4)	(2 080,0)	+279,1%	+43,0%	-60,2%
<b>6. EBITDA</b>	<b>35 856,1</b>	<b>32 978,3</b>	<b>24 348,9</b>	<b>33 805,0</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-26,2%</b>	<b>+38,8%</b>
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(24 729,1)	(25 287,1)	(24 349,2)	(25 830,1)	+2,3%	-3,7%	+6,1%
8. Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis	(460,7)	1 636,1	4 093,7	3 939,4	-455,2%	+150,2%	-3,8%
<b>9. EBIT</b>	<b>10 666,3</b>	<b>9 327,3</b>	<b>4 093,3</b>	<b>11 914,4</b>	<b>-12,6%</b>	<b>-56,1%</b>	<b>+191,1%</b>
10. Juros e Impostos	(3 604,2)	(3 070,4)	(1 085,6)	(3 237,0)	-14,8%	-64,6%	+198,2%
<b>11. Resultado líquido do período</b>	<b>7 062,1</b>	<b>6 256,9</b>	<b>3 007,7</b>	<b>8 677,4</b>	<b>-11,4%</b>	<b>-51,9%</b>	<b>+188,5%</b>
<b>Rentabilidade do Volume de Negócios [ 11 / (1+2) ]</b>	<b>+10,4%</b>	<b>+9,0%</b>	<b>+4,6%</b>	<b>+11,6%</b>	-	-	-

corrente exercício de 2020, traduzida numa diminuição de rendimentos de -5,8% face a 2019, que se prevê sejam integralmente recuperados em 2021, onde o volume ultrapassará, inclusivamente, o registado em 2019, determinando o resultado líquido mais elevado dos últimos cinco anos.

Do comportamento das várias rubricas sobressai o acréscimo dos gastos operacionais em 2020 face a 2019 que ascende a +10,6% e resultam maioritariamente do aumento dos 'fornecimentos e serviços externos' que, conforme quadro anexo, regista uma variação de +19,9%, a qual é acompanhada por um aumento de +3,5% dos 'gastos com pessoal' e de +2,9% no 'custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas'. Para 2021, a APDL prevê a manutenção do aumento dos gastos operacionais, em +6,2% no seu conjunto, significativamente menor do que o previsto para os rendimentos, de +13,4%.

Conforme indicado no quadro anexo, a taxa de rentabilidade bruta calculada com base em valores agregados de grupos de rubricas de natureza diversa, deduzindo os rendimentos e gastos não elegíveis, situa-se na casa dos +13,6% em 2019, evoluindo para +6,3% em 2020 e para +12% em 2021.

Considerando a atipicidade do ano de 2020 por efeito da pandemia de covid-19, apresenta-se a estrutura de rendimentos para as diversas áreas de negócios prevista pela APDL para 2021, com o objetivo de enquadramento da proposta de revisão do regulamento de tarifas.

O volume de rendimentos que se prevê atingir ascende a 69,1 milhões de euros, dos quais apenas 29,1% decorrerão da aplicação do regulamento de tarifas, sendo que a área que apresenta um volume de rendimentos mais expressivo é o das concessões de movimentação de carga, que representará 56,4%. Importa ainda referir que as áreas de negócio não especificadas representam 10% e as tarifas específicas cerca de 3,5%.

Previsão da Estrutura dos Rendimentos por ÁREA DE NEGÓCIO em 2021

Área de Negócio	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021/ 2020	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	20 113 728	29,1%	+19,3%	-13,0%
Regulamento de tarifas específicas	2 394 176	3,5%	+44,7%	+14,2%
Concessões (movimento de cargas)	38 991 842	56,4%	+12,9%	+43,3%
Concessões (pesca)	221 228	0,3%	+2,7%	-75,7%
Concessões (Náutica de recreio)	213 546	0,3%	+54,9%	-208,1%
Concessões (outras)	279 913	0,4%	+103,7%	+49,2%
Outras áreas de negócio	6 889 764	10,0%	+3,1%	-29,6%
<b>Total</b>	<b>69 104 197</b>	<b>100,0%</b>	<b>+14,8%</b>	<b>+17,5%</b>

Realça-se o facto de o volume de custos suportados para a prestação de serviços inseridos no âmbito do regulamento de tarifas ultrapassar globalmente os proveitos em 13%,

resultando, por conseguinte, numa rentabilidade negativa, cujo detalhe a nível de rubricas se apresenta no quadro seguinte.

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Especificas	Concessões (cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras Áreas de Negócio	Total	Total %
1. Rendimentos	20 113,7	2 394,2	38 991,8	221,2	213,5	279,9	6 889,8	69 104,2	100,0%
2. Gastos Diretos	-21 311,4	-1 472,1	-9 841,5	-367,8	-626,3	-7,2	-8 681,3	-42 307,7	-61,2%
2.1.CMVMC	-381,7	-0,9	-	-	-1,1	-	-1 030,0	-1 413,7	-2,0%
2.2.FSE	-3 585,7	-513,3	-738,3	-74,4	-238,6	-	-4 879,2	-10 029,5	-14,5%
2.3.Pessoal	-6 646,2	-322,4	-	-	-	-	-599,4	-7 568,0	-11,0%
2.4.Depreciações e amortizações	-6 438,3	-635,6	-7 560,0	-282,8	-375,5	-	-2 009,2	-17 301,4	-25,0%
2.5.Outros Gastos	-4 259,5	-	-1 543,2	-10,6	-11,0	-7,2	-163,5	-5 995,1	-8,7%
3. Gastos Indiretos	-1 424,8	-581,9	-12 257,4	-20,7	-31,5	-134,9	-248,3	-14 699,6	-21,3%
3.1.CMVMC	-22,8	-4,7	-211,4	-0,4	-0,3	-1,0	-4,3	-244,8	-0,4%
3.2.FSE	-427,9	-88,8	-3 929,8	-6,3	-3,4	-15,5	-80,9	-4 552,7	-6,6%
3.3.Pessoal	-803,4	-333,3	-7 075,0	-12,3	-19,3	-83,4	-137,2	-8 464,0	-12,2%
3.4.Depreciações e amortizações	-118,4	-33,5	-1 041,2	-1,8	-1,9	-7,2	-21,0	-1 225,0	-1,8%
3.5.Outros Gastos	-52,2	-121,5	-	-	-6,7	-27,8	-4,9	-213,2	-0,3%
4. Gastos Totais (2+3)	-22 736,1	-2 054,0	-22 098,9	-388,6	-657,9	-142,1	-8 929,7	-57 007,4	-82,5%
5. Resultados (1-4)	-2 622,4	+340,1	+16 892,9	-167,4	-444,3	+137,8	-2 039,9	+12 096,8	17,5%
Rentabilidade dos Rendimentos %	-13,0%	+14,2%	+43,3%	-75,7%	-208,1%	+49,2%	-29,6%	+17,5%	-

Dos diversos serviços que integram o regulamento de tarifas, distinguem-se, pelo valor dos rendimentos que geram, a TUP Navio, que se prevê represente em 2021 um total de 6 milhões de euros, correspondente a 30% do total, seguido do Reboque com 24,2% (4,9 milhões de euros), da Pilotagem com 2,5% (4,1 milhões de euros) e da Armazenagem/Ocupação de espaços com 8,6% (1,7 milhões de euros).

Os restantes serviços, que incluem os que decorrem da atividade do porto de Viana do Castelo, apresentam uma expressão individual menos significativa, representando no seu conjunto um total de 3,3 milhões de euros, ou seja 16,6% do total.

Salienta-se o facto de, dos serviços mais significativos, apenas a Armazenagem/Ocupação de espaços apresentar um resultado positivo, associado a uma margem bruta de +49,1%. O serviço que apresenta a estrutura mais desequilibrada é a Pilotagem, para o qual os proveitos

Previsão da Estrutura de Rendimentos dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS em 2021

Tipo de Serviço	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021 /2020	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	6 040 079	30,0%	+17,7%	-6,3%
Pilotagem	4 132 173	20,5%	+20,1%	-25,0%
Reboque	4 870 301	24,2%	+17,8%	-1,9%
Amarração/ Desamarração	1 004 105	5,0%	+16,3%	-9,8%
Movimentação de Cargas	340 173	1,7%	+42,5%	-62,5%
Tráfego de Passageiros	384 239	1,9%	+148,3%	-493,7%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	1 735 566	8,6%	+8,3%	+49,1%
Uso de Equipamentos	897 430	4,5%	+25,4%	+21,4%

cobrem apenas 75% dos custos suportados com a sua prestação, mas é também significativo o défice que resulta da TUP Navio, que reflete uma rentabilidade negativa de -6,3%.

Rubrica	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração / Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem/Ocupação de Espaços	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Total	Total %
1. Rendimentos	6 040,1	4 132,2	4 870,3	1 004,1	340,2	384,2	1 735,6	897,4	213,2	496,5	20 113,7	+100,0%
2. Gastos Diretos	-6 313,8	-5 153,2	-4 798,6	-1 015,8	-527,3	-2 281,2	-179,9	-473,3	-138,7	-429,6	-21 311,4	-106,0%
2.1. CMVMC	-4,7	-78,7	-235,0	-7,4	-0,2	-	-0,0	-48,5	-0,2	-7,1	-381,7	-1,9%
2.2. FSE	-1 155,4	-214,6	-543,6	-672,1	-0,6	-593,9	-3,9	-23,0	-46,4	-332,1	-3 585,7	-17,8%
2.3. Pessoal	-685,3	-3 436,5	-1 752,6	-138,9	-224,8	-273,1	-20,8	-65,9	-46,3	-1,9	-6 646,2	-33,0%
2.4. Depreciações e amortizações	-3 842,4	-106,6	-987,4	-38,5	-156,8	-967,7	-60,1	-234,2	-0,0	-44,5	-6 438,3	-32,0%
2.5. Outros Gastos	-625,9	-1 316,9	-1 280,0	-159,0	-144,8	-446,4	-95,0	-101,7	-45,8	-44,0	-4 259,5	-21,2%
3. Gastos Indiretos	-109,5	-11,9	-166,6	-86,5	-25,4	-	-703,6	-232,5	-59,6	-29,3	-1 424,8	-7,1%
3.1. CMVMC	-1,5	-0,1	-2,9	-1,5	-0,2	-	-11,5	-3,5	-1,0	-0,5	-22,8	-0,1%
3.2. FSE	-27,6	-2,2	-57,0	-28,6	-3,4	-	-216,0	-64,3	-19,5	-9,4	-427,9	-2,1%
3.3. Pessoal	-67,0	-2,4	-65,1	-49,1	-6,0	-	-417,3	-145,8	-33,8	-16,9	-803,4	-4,0%
3.4. Depreciações e amortizações	-8,8	-0,8	-14,6	-7,3	-1,7	-	-58,7	-18,9	-5,1	-2,5	-118,4	-0,6%
3.5. Outros Gastos	-4,6	-6,4	-27,0	-	-14,1	-	-	-	-0,1	-	-52,2	-0,3%
4. Gastos Totais (2+3)	-6 423,3	-5 165,1	-4 965,2	-1 102,3	-552,6	-2 281,2	-883,5	-705,8	-198,3	-458,9	-22 736,1	-113,0%
5. Resultados (1-4)	-383,2	-1 032,9	-94,9	-98,1	-212,5	-1 897,0	852,1	191,6	14,9	37,5	-2 622,4	-13,0%
Rentabilidade dos Rendimentos %	-6,3%	-25,0%	-1,9%	-9,8%	-62,5%	-493,7%	+49,1%	+21,4%	+7,0%	+7,6%	-13,0%	-

#### 4. APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APDL

A APDL propõe, na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021, “*não (...) proceder à atualização de tarifas relacionadas com a exploração económica dos portos de Leixões e Viana do Castelo, de forma a apoiar a retoma progressiva da atividade das empresas afetadas pela pandemia de SARS-CoV-2*”, não obstante a TRBM da APDL, que se situa nos 9,5%, ser inferior à taxa de rentabilidade de referência para 2021, que é de 12,5%.

Esta proposta da APDL enquadra-se numa visão de que “*A magnitude da queda da atividade económica no curto prazo e a sua posterior recuperação dependem, entre outros fatores, da interação entre a evolução da pandemia e as políticas implementadas*”. Assim, a não

atualização das tarifas previstas no regulamento de tarifas acompanha outras alterações que, de acordo com a APDL, correspondem a necessidades do mercado, como sejam:

- Adoção de uma taxa específica a aplicar nos casos de navios ou embarcações em construção fora da doca seca, que foi incluída no n.º 1 do artigo 9.º (“Navios ou embarcações em construção a flutuar nos estaleiros”), correspondente a 80% da TUP Navio aplicada atualmente às “Embarcações ou navios em reparação nos cais especializados ou estaleiros”. Esta nova taxa visa *“incentivar a construção naval e o reforço da competitividade do porto de Viana do Castelo neste segmento”*.
- Introdução de uma nova alínea (alínea i) do n.º 2 do artigo 10.º) que configura uma redução na TUP Navio entre 10% e 30%, segundo a duração da escala, aplicável aos *“navios que escalem os estaleiros navais do porto de Viana do Castelo [e] cuja intervenção se destine exclusivamente, a fazer a transição energética do seu sistema de propulsão, para combustíveis alternativos, compatíveis com as disposições e regras ambientais da UE e do QAN (Quadro de Ação Nacional), usufruem de um desconto, a atribuir de acordo com a contagem do tempo em que o navio estiver em intervenção fora de doca seca”*. De acordo com a APDL, esta redução justifica-se por se tratar de um segmento com grande potencial no âmbito da adoção de medidas que representam boas práticas ambientais.
- Alteração ao sistema de gestão de resíduos de navios e de carga utilizado pela APDL, com o objetivo de reduzir as descargas de resíduos no mar, estimulando a sua entrega nos portos de Leixões e de Viana do Castelo. Assim, as alterações são, concretamente, as seguintes:
  - Eliminação dos escalões para recolha de resíduos de hidrocarbonetos e águas sanitárias, passando a recolha a ser efetuada por metro cúbico;
  - Maior diferenciação das tipologias de resíduos produzidas pelos navios;
  - Redução, em 8,8%, da taxa de recolha de resíduos de hidrocarbonetos e águas sanitárias, em comparação com o ano anterior;
  - Introdução de novas tipologias de resíduos, com proposta de taxas indexadas ao praticado pelos prestadores de serviços.
- Eliminação do n.º 5. do artigo 16.º, uma vez que o mesmo não tem aplicação desde que a APDL passou a recorrer a uma prestação de serviços para a realização do serviço de amarração e desamarração no porto de Viana do Castelo.

Por ofício datado de 15 de outubro, a APDL veio propor a atualização extraordinária da tarifa de amarração para 2021 nos portos de Leixões e Viana do Castelo, devido a um aumento significativo do valor do respetivo subcontrato pelo serviço de amarração prestado por terceiros. Na memória justificativa que acompanha esta proposta, a APDL demonstra que, em 2019, a rentabilidade do serviço da amarração teve um valor negativo de cerca de -10% e que, com o aumento nos custos associado ao aumento do valor do subcontrato, essa rentabilidade negativa passaria para cerca de -32%. Assim, e de forma a evitar este agravamento, a APDL propõe um aumento de cerca de 50% na respetiva tarifa, o que resultaria numa rentabilidade associada a este serviço de cerca de +7,9%.

A AMT solicitou esclarecimentos à APDL no sentido de aferir o motivo pelo qual é proposto (i) o aumento da tarifa de amarração num único momento, em alternativa a diluir o aumento por diversos anos, e (ii) o aumento de forma a obter uma rentabilidade positiva (em vez de nula).

Relativamente à proposta de aumentar a tarifa de amarração num único momento, APDL respondeu que “- o aumento proposto não é significativo em termos absolutos representando apenas 3% a 4% da conta de escala da Administração Portuária, para os navios tipo de Leixões (porta contentores de 10 mil GT) e de Viana do Castelo (navio de carga geral de 4 mil GT); - a comparação com os portos nacionais permite concluir que as tarifas propostas são genericamente inferiores às praticadas nos principais portos nacionais concorrentes na maior parte dos escalões; [e] - o mercado deverá aceitar com mais facilidade o aumento de uma só vez, (...) uma vez que a APDL também terá que suportar o aumento do subcontrato de uma só vez”.

No que concerne a proposta de aumentar a tarifa de amarração de forma a obter uma rentabilidade positiva, a APDL respondeu que “- a rentabilidade proposta [de 7,9%] fica abaixo da Taxa de Rentabilidade de Referência determinada para 2021 pela AMT; [e] – [a rentabilidade proposta] foi o compromisso possível neste momento, entre a correção do desequilíbrio económico de exploração do serviço de amarração prestado pela APDL gerado pela revisão do subcontrato e o assegurar da competitividade dos portos de Leixões e Viana do Castelo”.

A par da política tarifária, “a APDL tem procurado garantir o cumprimento dos rácios de rentabilidade e de redução de gastos impostos pela tutela acionista, através de uma gestão eficiente e rigorosa e do desenvolvimento de novas áreas de negócio, que permitam também gerar os fluxos necessários para financiar o investimento nos portos de Leixões e Viana do Castelo”. A este propósito, importa referir que as previsões para 2020 e 2021 parecem indiciar

uma melhor eficiência operacional, mas que esta se opera, exclusivamente, por via de um aumento de rendimentos, acompanhado por um aumento, de menor dimensão, em todas as categorias de gastos.

De acordo com o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2020-2022 da APDL, “O maior esforço de investimento previsto para o triénio 2020-2022 será realizado no Porto de Leixões para adequar as infraestruturas ao aumento da dimensão dos navios, responder ao incremento da procura no segmento da carga contentorizada, permitindo assim sustentar o seu posicionamento no mercado do transporte marítimo de mercadorias e garantir um elevado nível de oferta aos clientes, em termos de frequência de linhas regulares para diferentes destinos” e “Outra vertente de investimento relevante decorre das exigências ambientais que se colocam atualmente ao porto de Leixões e da necessidade de evoluir para um sistema de transportes com baixo teor em carbono, com redução dos impactes ambientais do transporte marítimo e fluvial, nomeadamente ao nível das emissões de poluentes atmosféricos dos navios e da movimentação das cargas”<sup>3</sup>. Assim, no triénio 2020-2020, a APDL prevê investir cerca de 180 milhões de euros no porto de Leixões, face a 23 e 5 milhões de euros, respetivamente, no porto de Viana do Castelo e na Via Navegável do Douro. Na sequência de um pedido de esclarecimentos, a APDL informou a AMT de que o montante do investimento em 2020 foi estimado em 25,3 milhões de euros e de que está previsto que, em 2021, este montante atinja 74,4 milhões de euros.

A taxa de rentabilidade bruta média da APDL, com base nos balancetes é de 9,5%, inferior à taxa de rentabilidade de referência para 2021, que é de 12,5%.

A APDL apresenta uma comparação das suas taxas da TUP Navio, pilotagem, reboque e amarração com as praticadas por outros portos nacionais, nomeadamente os portos de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines. De uma forma global, a TUP Navio afigura-se ser mais elevada do que nos outros portos, enquanto as tarifas associadas aos serviços de pilotagem e amarração afiguram-se ser inferiores às dos restantes portos.

A TUP Navio é mais elevada do que nos portos de Lisboa e Setúbal<sup>4</sup> e será também relativamente aos portos de Aveiro e de Sines, embora a comparação com estes seja mais difícil porque a estrutura da taxa não é a mesma. Também as percentagens de reduções associadas ao serviço de linha regular afiguram-se ser superiores no porto de Leixões do que nos restantes portos.

---

<sup>3</sup> PAO 2020-2022 da APDL, pg.: 4.

<sup>4</sup> Com exceção das taxas praticadas para os navios *roll-on/roll-off*, mais elevadas no porto de Lisboa.

No âmbito da consulta às entidades interessadas, a APDL solicitou o parecer das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo sobre a revisão do regulamento de tarifas para 2021, incluindo a proposta de atualização extraordinária que foi submetida de forma autónoma, as quais deram o seu parecer favorável.

## **5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES**

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentada pela APDL, por se considerar que a mesma se encontra alinhada com a situação provocada pela pandemia de covid-19, sendo de referir que esta proposta, não perspetivando qualquer atualização no valor das taxas, contribui para a promoção do aumento da atividade portuária e para o reforço da competitividade dos portos, posição confirmada pelos pareceres favoráveis das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo.

## ANEXO

### DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

Nº	Rubricas	2017 R	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1	Vendas e serviços prestados	50 390 845	54 070 518	55 587 309	52 814 147	61 891 456	+2,8%	-5,0%	+17,2%
2	Subsídios à exploração	2 143 338	1 797 852	899 604	1 110 733	1 090 391	-50,0%	+23,5%	-1,8%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, ...	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Variação nos inventários da produção	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	31 084	-	-	-	-100,0%	-	-
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-1 411 036	-1 465 983	-1 474 940	-1 517 313	-1 764 255	+0,6%	+2,9%	+16,3%
7	Fornecimentos e serviços externos	-11 588 838	-12 220 535	-13 215 048	-15 842 318	-17 109 712	+8,1%	+19,9%	+8,0%
8	Gastos com o pessoal	-13 883 052	-14 608 521	-15 515 318	-16 055 992	-16 625 803	+6,2%	+3,5%	+3,5%
9	Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 23 287	- 11 062	- 5 766	3 750	-	-47,9%	-165,0%	-100,0%
11	Provisões (aumentos/reduções)	- 460 383	- 951 994	-1 327 024	- 619 316	- 615 036	+39,4%	-53,3%	-0,7%
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-2 316 882	-4 605 811	-1 465 000	-	+98,8%	-68,2%
13	Aumentos/reduções de justo valor	297	- 42	- 1 350	-	-	+3114,3%	-100,0%	-
14	Outros rendimentos	11 593 550	12 355 450	13 287 961	11 799 516	11 561 087	+7,5%	-11,2%	-2,0%
15	Outros gastos	-3 150 006	-3 140 689	-2 940 254	-2 738 482	-3 158 099	-6,4%	-6,9%	+15,3%
16	<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>33 611 429</b>	<b>35 856 078</b>	<b>32 978 292</b>	<b>24 348 913</b>	<b>33 805 028</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-26,2%</b>	<b>+38,8%</b>
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-23 602 698	-24 729 130	-25 287 135	-24 349 243	-25 830 069	+2,3%	-3,7%	+6,1%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	205 488	- 460 652	1 636 149	4 093 664	3 939 401	-455,2%	+150,2%	-3,8%
19	<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>10 214 219</b>	<b>10 666 296</b>	<b>9 327 306</b>	<b>4 093 334</b>	<b>11 914 360</b>	<b>-12,6%</b>	<b>-56,1%</b>	<b>+191,1%</b>
20	Juros e rendimentos similares obtidos	73 782	9 054	-	-	-	-100,0%	-	-
21	Juros e gastos similares suportados	- 515 336	- 483 698	- 502 327	- 430 382	- 525 457	+3,9%	-14,3%	+22,1%
22	<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>9 772 665</b>	<b>10 191 652</b>	<b>8 824 979</b>	<b>3 662 952</b>	<b>11 388 903</b>	<b>-13,4%</b>	<b>-58,5%</b>	<b>+210,9%</b>
23	Imposto sobre o rendimento do período	-2 547 176	-3 129 514	-2 568 036	- 655 220	-2 711 495	-17,9%	-74,5%	+313,8%
24	<b>Resultado líquido do período</b>	<b>7 225 490</b>	<b>7 062 138</b>	<b>6 256 943</b>	<b>3 007 731</b>	<b>8 677 408</b>	<b>-11,4%</b>	<b>-51,9%</b>	<b>+188,5%</b>
25	<b>Rentabilidade Líquida dos Rendimentos [24 / (1+2+3+14)] (%)</b>	<b>+11,3%</b>	<b>+10,4%</b>	<b>+9,0%</b>	<b>+4,6%</b>	<b>+11,6%</b>	-	-	-
26	<b>Resultado Bruto SEM RGnE (1+...+8+11+14+15+17+20+21)</b>	<b>9 590 465</b>	<b>10 663 366</b>	<b>9 511 478</b>	<b>4 171 349</b>	<b>8 914 502</b>	-	-	-
27	<b>Rentabilidade Bruta dos Rendimentos [26 / (1+2+3+14)] (%)</b>	<b>+15,0%</b>	<b>+15,6%</b>	<b>+13,6%</b>	<b>+6,3%</b>	<b>+12,0%</b>	-	-	-